

الآثار الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق: دراسة حالة لدول عربية مختارة

The Economic Impacts of the Belt and Road Initiative: A Case Study of Selected Arab Countries

إعداد:

د. / شادي إبراهيم شحاده

الخبير الاستشاري، استاذ محاضر الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية والبورصة والأسواق المالية، أكاديمية الجزيرة، القاهرة، مصر، أستاذ مساعد، كلية الاقتصاد وإدارة الأعمال، الجامعة الإسلامية بمينيسوتا، الولايات المتحدة الأمريكية

معلومات التواصل

shady.hash@eco.suezuni.edu.eg - shady79shehada@yahoo.com - ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3318-1947>

مالا على اورفه

معاون مدير التعاون مع الدول العربية والصناديق التمويلية هيئة التخطيط والتعاون الدولي- سورية

معلومات التواصل

malaorfa@yahoo.com



كلية الاقتصاد وإدارة الأعمال
الجامعة الإسلامية بنيسوتا

المستخلص

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الآثار الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على مجموعة من الدول العربية المختارة، وهي: الكويت، الإمارات، السعودية، سلطنة عمان، ومصر، خلال الفترة (2006-2023). تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن، لتحليل التغير في مؤشرات التجارة الدولية (الصادرات والواردات) وتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر قبل وبعد انضمام هذه الدول للمبادرة. وقد استُخدمت بيانات موثقة من قاعدة بيانات الأونكتاد UNCTAD، مع عرض تحليلي للفروقات الزمنية ونسب النمو خلال فترتي ما قبل وما بعد المبادرة. توصلت النتائج إلى أن المبادرة ساهمت بشكل ملحوظ في تعزيز حجم الصادرات والواردات في معظم الدول محل الدراسة، خصوصاً الإمارات والصين، كما أظهرت نتائج تحليل الاستثمار الأجنبي المباشر تحسناً نسبياً في التدفقات نحو الدول المنضمة للمبادرة، مع تفاوت واضح بين دولة وأخرى. تؤكد الدراسة أن لمبادرة الحزام والطريق دوراً متزايداً في تحفيز التنمية الاقتصادية، عبر تحسين البنية التحتية وزيادة الترابط الإقليمي والدولي. ويوصى بمزيد من الانخراط المؤسسي والفني مع المبادرة، وتعزيز البيئة الاستثمارية، خاصة في الدول ذات الأداء المتذبذب.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، التجارة الدولية، الاستثمار الأجنبي المباشر، الصادرات، الواردات، الدول العربية، الصين، التكامل الاقتصادي.

تصنيف JEL: N15, B17, F21

Abstract

This study aims to analyze the economic impacts of the Belt and Road Initiative on a group of selected Arab countries, namely Kuwait, the United Arab Emirates, Saudi Arabia, the Sultanate of Oman, and Egypt, during the period (2006–2023). The study adopts a descriptive, analytical, and comparative approach to analyze changes in international trade indicators (exports and imports) and foreign direct investment (FDI) flows before and after these countries joined the initiative. Documented data from the UNCTAD

database was used, along with an analytical presentation of time differences and growth rates during the pre- and post-initiative periods. The results indicate that the initiative significantly contributed to increasing the volume of exports and imports in most of the countries studied, particularly the UAE and China. The results of the FDI analysis also showed a relative improvement in flows to the countries joining the initiative, with clear variations between countries. The study confirms that the Belt and Road Initiative is playing an increasing role in stimulating economic development through improving infrastructure and increasing regional and international connectivity. It recommends greater institutional and technical engagement with the initiative and enhancing the investment environment, especially in countries with fluctuating performance.

Keywords: Belt and Road Initiative, international trade, foreign direct investment, exports, imports, Arab countries, China, economic integration.

JEL Classification: N15, B17, F21

مقدمة أولاً / خلفية الدراسة

في ظل التغيرات الجيوسياسية والتجارية العالمية، أطلقت الصين عام 2013 مبادرة «الحزام والطريق»، كاستراتيجية دولية لربط قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا، عبر مشاريع بنية تحتية وتجارية. وقد جذبت هذه المبادرة اهتمام العديد من الدول العربية لما لها من تأثير مباشر على تعزيز التجارة والاستثمار في المنطقة، خاصة تلك الدول التي ترتبط بممرات المبادرة.

فمبادرة الحزام والطريق مشروع ضخم متعدد الأبعاد، يهدف إلى ربط القارات الثلاث عبر عدة مسارات برية وبحرية ورقمية، تمر بالصين و65 بلد آخر، من أجل تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري الدولي بين كافة دول العالم. وتعمل الصين على تعزيز علاقتها مع دول العالم الخارجي حيث سيكون لهذه المبادرة تأثير كبير على النقل والتجارة الدولية،

على الصعيد العالمي، لكافة الدول المشاركة في المبادرة او التي لم تنضم بعد ولكن تستفاد بطريقة غير مباشرة، من خلال خفض أوقات التجارة عبر الحدود بين الدول على طول الممرات البرية والبحرية، وكما ستتأثر المنطقة العربية (الدول محل الدراسة) بهذا المشروع بطرق عديدة نظراً لدورها المركزي في النقل والتجارة على الصعيد العالمي وتوسطها القارات الثلاث.

وتركز المبادرة على خمس مجالات هي: التنسيق فيما بين السياسات الإنمائية، وإنشاء بنى أساسية ومرافق وشبكات، وتعزيز الاستثمار والعلاقات التجارية، وتحسين التعاون المالي وتكثيف التبادل الاجتماعي والثقافي.

ثانياً / مشكلة الدراسة

بالرغم من مشاركة عدد من الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق، إلا أن الآثار الاقتصادية الناتجة عن هذه المشاركة لم تُحلل بصورة كمية دقيقة في سياق زمني ممتد. لذلك تتمثل المشكلة البحثية في التساؤل الآتي:

ما مدى تأثير مبادرة الحزام والطريق على مؤشرات التجارة الدولية (الصادرات والواردات) وتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر في الدول العربية المختارة خلال الفترة 2006-2023؟

وتتبع أهمية هذا التساؤل من الحاجة إلى دراسة مقارنة تعتمد على تحليل زمني للتغيرات الاقتصادية قبل وبعد الانضمام للمبادرة، بهدف فهم الأثر الاقتصادي الكلي للمبادرة على دول المنطقة.

ثالثاً / هدف الدراسة

تهدف الدراسة إلى:

- قياس مدى التغير في الصادرات والواردات والاستثمار الأجنبي المباشر قبل وبعد انضمام الدول العربية محل الدراسة إلى المبادرة.
- مقارنة هذه التغيرات بين الدول المختلفة، وبيان أيها استفاد بدرجة أكبر.
- تقديم تصور حول مدى مساهمة المبادرة في تحقيق التكامل الاقتصادي للدول العربية.

وقد تم اختيار خمس دول عربية وهي (الكويت، الإمارات، السعودية، سلطنة عُمان، مصر)، حيث تلعب هذه الدول

دوراً مركزياً في هذه المبادرة، نظراً لموقعها الجغرافي الاستراتيجي الذي يربط الشرق بالغرب ويطل على أهم الممرات البحرية العالمية، مثل قناة السويس. بالإضافة إلى ذلك، تُعتبر الدول العربية، وخاصة الخليجية منها، شريكاً اقتصادياً مهماً للصين في مجالات الطاقة والاستثمار. في ضوء ذلك، أصبحت المنطقة العربية محط أنظار الصين لاستثمار مبالغ ضخمة في مشاريع حيوية.

رابعاً / فرضيات الدراسة

بُنيت هذه الدراسة على الفرضيات التالية:

- توجد فروقات ذات دلالة في حجم التجارة الدولية (الصادرات والواردات) للدول العربية محل الدراسة قبل وبعد انضمامها إلى المبادرة.
- تؤثر مبادرة الحزام والطريق إيجابياً على تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة إلى الدول العربية المشاركة.
- تتفاوت درجة التأثير بين الدول العربية وفقاً لعوامل داخلية (البنية التحتية - السياسات الاقتصادية) وخارجية (الارتباط بالممرات الاستراتيجية للمبادرة).

خامساً / أهمية الدراسة

- تتجلى الأهمية العلمية لهذه الدراسة في سد الفجوة المعرفية المتعلقة بالتحليل الكمي لأثر مبادرة الحزام والطريق على الدول العربية، إذ أن معظم الأدبيات الحالية تركز على التقديرات العالمية أو على دراسات حالة آسيوية، بينما يغيب التحليل الكمي المنهجي على المستوى العربي.
- أما من الناحية التطبيقية، فإن نتائج الدراسة تقدم أداة لصناع السياسات الاقتصادية في الدول محل الدراسة لفهم ديناميكيات التجارة والاستثمار في ضوء المبادرة، مما يعزز قدرتهم على صياغة استراتيجيات أكثر فاعلية للتكامل الاقتصادي مع الصين.

سادساً / المنهج المتبع

تعتمد هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، من خلال تحليل التطورات الزمنية لمتغيرات اقتصادية محددة (الصادرات، الواردات، الاستثمار الأجنبي المباشر) في خمس دول عربية مختارة، قبل وبعد انضمامها إلى مبادرة الحزام والطريق. كما تم توظيف المنهج المقارن لقياس الفروقات بين فترتين زمنية: ما قبل الانضمام (2006-2012) وما بعد الانضمام (2013-2023).

وتم استخدام أدوات إحصائية مثل: المتوسطات الحسابية، نسبة التغير المئوية، معدل النمو المركب، وذلك بهدف تقديم تحليل كمي للتغيرات الاقتصادية وقياس مدى التحسن أو التراجع في المؤشرات، وتم إعداد الجداول باستخدام برنامج MINITAB للتحليل الإحصائي الوصفي.

سابعاً / مصادر جمع البيانات

تم الاعتماد على البيانات الثانوية الرسمية الصادرة عن:

- قاعدة بيانات UNCTAD (الأمم المتحدة) الخاصة بالصادرات، الواردات، والاستثمار الأجنبي المباشر.
- تقارير المبادرة الصينية الرسمية ومراكز الدراسات الاقتصادية.
- الدراسات السابقة العلمية المنشورة في مجلات محكمة.

ثامناً / حدود الدراسة

- الحدود الزمانية: تغطي الفترة الممتدة من 2006 إلى 2023.
- الحدود المكانية: خمس دول عربية هي (الكويت، الإمارات، السعودية، سلطنة عمان، مصر).
- الحدود الموضوعية: دراسة أثر المبادرة على التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) والاستثمار الأجنبي المباشر.

دون التطرق إلى مؤشرات أخرى مثل التضخم أو البطالة وغيرها من مؤشرات الاقتصاد الكلي.

تاسعاً / الدراسات والأدبيات السابقة

شهدت السنوات الماضية اهتماماً متزايداً من قبل الباحثين بدراسة مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الصين، وقياس أثرها على التجارة الدولية، لا سيما في ظل اتساع نطاق المبادرة ليشمل عشرات الدول حول العالم. في هذا السياق، قدمت دراسة (Alleyne, 2020) تحليلًا باستخدام نموذج الجاذبية لقياس أثر المبادرة على تدفقات التجارة في منطقة الكاريبي، وتوصلت إلى أن المبادرة ساهمت في تقليل تكاليف التجارة وتعزيز الترابط التجاري عبر تطوير البنية التحتية، مما أدى إلى زيادة كبيرة في حجم التجارة البينية.

وفي دراسة مشابهة، استخدم (Baniya et al., 2019) أدوات النمذجة الجاذبية وتحليل العلاقات المكانية لقياس تأثير المبادرة على التجارة بين 68 دولة مشاركة، وأكدت النتائج أن المبادرة أدت إلى تحسين مستويات التجارة من خلال تقليل تكاليف النقل وتعزيز الترابط الإقليمي، لا سيما في المناطق التي شهدت استثمارات مباشرة في الموانئ والطرق.

أما (Derudder et al., 2018) فقد استخدموا مدخل الشبكات الجغرافية لتحليل التأثير غير المتوازن للمبادرة، حيث أظهرت الدراسة أن الدول القريبة من الممرات اللوجستية الرئيسية استفادت أكثر من المبادرة مقارنة بالدول الطرفية أو ذات البنية التحتية الضعيفة.

وفي إطار مختلف، ركز (Johns et al., 2018) على دور تيسير التجارة والحوكمة المؤسسية كعوامل مكملة للمبادرة، وخلصت دراستهم إلى أن العائد من المبادرة لا يتوقف فقط على الاستثمارات الفعلية في البنية التحتية، بل يتطلب بيئة مؤسسية داعمة وإصلاحات في السياسات التجارية.

كما اعتمدت دراسة (Mukwaya et al., 2020) نموذج التوازن العام المحوسب لتقييم أثر المبادرة على اقتصادات شرق أفريقيا، وأظهرت النتائج أن المبادرة لها تأثير إيجابي على النمو الاقتصادي شريطة تطوير القدرات المؤسسية وتعزيز المناخ الاستثماري.

ومن منظور المخاطر، قدمت (Ruta et al., 2019) تقييماً متكاملًا للفرص والمخاطر المرتبطة بالمبادرة، محذرة من أن الإفراط في الاعتماد على القروض الصينية قد يعرض الدول النامية لمخاطر مديونية عالية، مما يتطلب تبني

سياسات مالية رشيدة لتحقيق أقصى استفادة من المبادرة.

وفي السياق الآسيوي، تناولت دراسة (Villafrute et al., 2016) تأثير إعادة التوازن في الاقتصاد الصيني على الدول الآسيوية، وأوضحت أن مبادرة الحزام والطريق تُعد فرصة لتعزيز الاندماج الإقليمي وتحقيق مكاسب اقتصادية شريطة تطوير الهياكل الإنتاجية والبنية التحتية.

وفي الإطار العربي، تناولت دراسة (الخطيب، 2019) تأثير المبادرة على التوازنات الجيوسياسية في الشرق الأوسط، مشيرة إلى أن نجاح الدول العربية في الاستفادة من المبادرة مرهون بقدرتها على التوازن بين التعاون مع الصين والحفاظ على تحالفاتها الإقليمية والدولية، خاصة في ظل التنافس الإقليمي المحتدم.

وفي ضوء التطورات المتسارعة في المبادرة، ظهرت دراسات حديثة عززت من فهمنا للأثر المتغير للمبادرة، مثل دراسة (Liu, 2024) التي استخدمت بيانات ثنائية لقياس أثر المبادرة على التجارة بين الصين ودول جنوب آسيا، وأكدت النتائج زيادة كبيرة في حجم التبادل التجاري نتيجة المشاركة في المبادرة، مع تباينات ملحوظة بين الدول بحسب استراتيجياتها.

كما تناولت دراسة (HWang et al., 2024) الأثر الكلي للمبادرة على التجارة والتنمية الاقتصادية العالمية، وأظهرت أن المبادرة ساعدت على تعزيز الروابط التجارية مع دول في أوروبا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية، خاصة تلك التي طورت بنيتها التحتية بما يتناسب مع متطلبات المبادرة.

وقدّمت (Ren, 2024) دراسة تحليلية للدول الواقعة على مسارات الحزام والطريق، حيث أظهرت تحسناً ملحوظاً في مؤشرات التجارة والناتج المحلي الإجمالي في الدول التي بنت شراكات استراتيجية فاعلة مع الصين.

كما تناول تقرير (Green Finance & Development Center, 2024) التحول في طبيعة الاستثمارات الصينية ضمن المبادرة، مسلطاً الضوء على ارتفاع غير مسبوق في الاستثمارات الموجهة نحو الطاقة المتجددة والمشروعات الخضراء، ما يعكس اتجاهاً استراتيجياً لربط المبادرة بأهداف التنمية المستدامة عالمياً.

الفجوة البحثية

على الرغم من الإسهامات القيّمة التي قدّمتها الدراسات السابقة في تحليل أبعاد مبادرة الحزام والطريق، إلا أنها لم تُعطِ اهتماماً كافياً لدراسة تأثير المبادرة على الدول العربية، ومدى استفادة هذه الدول من الفرص التجارية

والاقتصادية المرتبطة بالمبادرة. وفي هذا السياق، تبرز الحاجة إلى دراسة تطبيقية تركز على الدول العربية بصفتها طرفاً مهماً في شبكة الحزام والطريق، لتقييم مدى اندماجها الفعلي في المبادرة، وتحليل الأثر المحتمل على تجارتها البينية والدولية في الدول محل الدراسة (الكويت- الإمارات- السعودية- سلطنة عُمان- مصر)، من خلال تحليل تطور الصادرات والواردات وتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر للدول محل الدراسة، قبل وبعد الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2006-2023، كما تعتبر الفترة الزمنية للدراسة الحالية حديثة نسبياً بالنسبة للدراسات السابقة، وتساهم في بيان مدى مساهمة هذا المشروع في دعم اقتصاد هذه الدول وتطوير البنية الأساسية، وإمكانية إحداث تغييرات جذرية على المستوى الاقتصادي والاجتماعي محلياً وعالمياً، وبيان النتائج الإيجابية والسلبية للمبادرة.

أولاً / مفهوم المبادرة والأهداف الإستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية

يُمثل طريق الحرير القديم مجموعة من الطرق البرية التي تربط شرق آسيا بالبحر المتوسط مروراً بمنطقة وسط آسيا على امتداد خمسة آلاف ميل، وتعود بدايات اكتشاف طريق الحرير إلى عام 1877 حيث أطلق عليه هذا اللقب من قبل العالم والرحالة الجغرافي الألماني الأصل فرديناند فراهير فون ريشتهوفن. (صلاح ومنصور، 2018)

وقد لعب هذا الطريق دوراً كبيراً في ازدهار العديد من الحضارات القديمة مثل: المصرية والهندية والصينية والرومانية، وكان لهذا الطريق أهمية تاريخية من حيث: (لينغ، 2020)

1) تنشيط حركة تجارة البضائع من الصين واليهما، حيث لم تقتصر التجارة في هذا الطريق على الحرير، بل تم الاتجار بعدد كبير من السلع، مثل الخيول والقطن والمنسوجات والتوابل والأحجار الكريمة، والورق والبارود.

2) نشر الثقافة والتبادل الفكري والثقافي وتعلم اللغات وتقاليد البلدان التي تم السفر عبرها.

3) نشر الشرائع السماوية المسيحية والإسلام. (عبادي وآخرون، 2019)

وتشكل مبادرة الحزام والطريق التي اطلقها الرئيس الصيني «شي جين بينغ» عام 2013 (Cai, 2017) طموح جيو استراتيجي يعزز سياسة حزام واحد، طريق واحد، بهدف إعادة إحياء الممر القديم « طريق الحرير»، الذي كان يربط الصين بآسيا والشرق الأوسط وأوروبا ومنطلق جديد لمفهوم التحالفات الاقتصادية، والدور الاقتصادي للقوى العظمى في الاقتصاد العالمي، وهي مبادرة متكاملة تقوم على تنمية قطاع البنية التحتية وزيادة حجم المبادلات التجارية ونشر الثقافة والتواصل الفكري، حيث تعم المنفعة للجميع وتتحقق المصالح التجارية

من خلال مجموعة من الطرق البرية والبحرية والرقمية. وتضمنت المبادرة في عام 2015 ما يقرب من 65 دولة متصلة ببعضها البعض، وغطت أكثر من 50 % من سكان العالم (4.4 مليار نسمة)، أي ما يقرب من 30 % من الاقتصاد العالمي مع إجمالي احتياجات الاستثمار في البنية التحتية بحوالي 5 تريليون دولار أمريكي. (Cai, 2017)، (Iqbal & et al., 2019)

وفي يونيو 2017 استخدمت بكين مصطلح الحزام الاقتصادي لطريق الحرير واختصاراً "مبادرة الحزام والطريق". وفي عام 2018 نجحت الصين في اجتذاب 75 دولة و35 منظمة دولية للانضمام إلى المبادرة، التي تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، وامتدت ليشمل نطاقها أستراليا ونيوزيلندا. حيث بلغت عدد الدول المشاركة 126 دولة و 29 منظمة عالمية حتى نيسان 2019 (عباس، 2020)

وتتضمن المبادرة مجموعة من الممرات وتقسم هذه الممرات إلى قسمين رئيسيين هما: طريق الحرير الاقتصادي البري، ويتضمن إقامة حزام بري من سكك الحديد والطرق عبر آسيا الوسطى وروسيا، وطريق بحري، يصل الصين بإفريقيا وأوروبا عبر بحر الصين والمحيط الهندي، حيث تم اعتماد هذه الممرات والطرق بعد إطلاق المبادرة عام 2013. (عبادي وآخرون، 2019) إضافة إلى طريق الحرير القطبي الذي يعتبر جزء من الطريق البحري، وطريق الحرير الرقمي. وهناك عدد من الأدوات الاقتصادية لدعم المبادرة أبرزها: المؤسسات المالية التمويلية، الاتفاقيات التجارية الثنائية، والمتعددة الأطراف، إضافة إلى تكتل بريكس ومنظمة شنغهاي للتعاون، ومن أهم مصادر تمويل المبادرة (نصار وآخرون، 2018)

- البنك الآسيوي لتطوير البنية التحتية ((AIIB): تم تأسيس البنك في نوفمبر 2015 برأس مال إجمالي أولي قدره 100 مليار دولار أمريكي، كمؤسسة مالية متعددة الأطراف.
- صندوق الحرير الجديد: تم تأسيس البنك في نوفمبر 2014 برأس مال إجمالي أولي قدره 40 مليار دولار أمريكي. (عباس، 2020)
- بنك التنمية الجديد لدول البريكس: (NDB) تم تأسيس البنك بشنغهاي في يونيو 2014. كبنك متعدد الأطراف من قبل دول البريكس (البرازيل، روسيا، الهند، الصين، جنوب إفريقيا) حيث ساهمت كل دولة عضو بحصة متساوية بقيمة 50 مليار دولار أمريكي.
- صندوق الآسيان للتعاون الاستثماري: وقد تم تأسيسه عام 2013 برأسمال مليار دولار أمريكي ثم

تم زيادة حصته لتصل إلى 10 مليار دولار أمريكي.

▪ بنك الصين للأعمال CCB: ملتزم بتمويل مشروعات المبادرة بمبلغ 22 مليار دولار أمريكي.

وتهدف مبادرة الحزام والطريق لتحقيق مجموعة من الأهداف ممثلة في: (Alleyne, 2020), (Marcos, 2022)

1. تعزيز التعاون الاقتصادي وتنسيق السياسات من خلال حث الدول المشاركة على العمل والتعاون معا لإنجاح المبادرة.

2. تحسين سبل الربط بين الدول المختلفة عن طريق النقل واللوجستيات عبر شبكة متنوعة من الطرق.

3. تشجيع التجارة والاستثمار بين الدول المشاركة « تجارة بدون عوائق ». ومن ثم تحقيق التنمية والتكامل الاقتصادي

4. التكامل المالي وتسهيل تحويل العملات من خلال تحسين التعاون المالي والنقدي بين دول المبادرة.

5. دعم عملية التبادل الثقافي بين الشعوب من خلال نشر الثقافة والتبادل الثقافي بين دول المبادرة والربط بين الاستثمار والاقتصاد والتنمية معاً.

وقد تم تقسم مراحل تنفيذ إستراتيجية المبادرة إلى ثلاثة مراحل، المرحلة الأولى وهي الفترة الواقعة بين 2013 - 2016 وتسمى مرحلة التعبئة الإستراتيجية، ثم المرحلة الثانية وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي وتمتد خلال الفترة من 2016 حتى 2019، أما المرحلة الثالثة وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي وستكون ما بين 2019 - 2049، وهو العام الذي يصادف الذكرى المئوية لإقامة جمهورية الصين الشعبية.

وتتضح الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية للصين في أن الصين تسعى لتحقيق العديد من الاهداف منها ما يتعلق بربط اقتصادها ودمجه بالاقتصاد الدولي بآليات جديدة، وإيجاد طرق جديدة لخطوط نقل البترول وعبور التجارة، ومنها ما يتعلق بطبيعة العلاقات الدولية الراغبة في تغيير نمط هذه العلاقات الى التعددية القطبية بدلاً من الأحادية المتمثلة بالولايات المتحدة الأمريكية.

فقد استثمرت الصين حوالي 80 مليار دولار أمريكي في أكثر من 70 دولة مشاركة منذ انطلاق المبادرة في عام 2013، وقامت بإنشاء أكثر من 82 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في هذه الدول باستثمارات تزيد عن 28.9 مليار دولار

أمريكي، كما حققت حوالي 2 مليار دولار أمريكي من العائدات الضريبية، ووفرت 244 ألف فرصة عمل (Dossani & et al., 2020) و (صالح وآخرون، 2021)

وقد وافقت الصين و27 دولة على مبادئ تمويل مبادرة الحزام والطريق، مركزة على دعم البنية التحتية والتجارة والطاقة. شاركت مؤسسات دولية بتمويل أكثر من 100 مشروع في 70 دولة حتى 2018. لعبت المؤسسات الصينية دوراً محورياً عبر قروض وآليات تمويل مشترك، وأبرمت شراكات مع بنوك عالمية. أنشأت الصين البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وصندوق طريق الحرير، ومولت مشاريع بمليارات الدولارات. كما ضخت 100 مليار يوان في صندوق التنمية الصيني، الذي استثمر 7.7 مليار دولار في دول مثل باكستان ومصر وكازاخستان. (Liu & et al., 2020)

وتتمثل الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية للدول محل الدراسة (الكويت، الإمارات، السعودية، سلطنة عُمان، مصر) في أن الدول العربية تنظر للمبادرة على انها هدف استراتيجي سيساهم في تنمية المنطقة والمشاركة في الاقتصاد العالمي ونقل التكنولوجيا والحد من الفقر والقضاء على البطالة، حيث بدأت العديد من الدول العربية التخطيط بشكل ايجابي لمواءمة استراتيجيتها التنموية مع مبادرة الحزام والطريق، مثل خطة انتعاش الاقتصاد المصري، ورؤية السعودية 2030، وانشاء مدينة الحرير بالكويت، وبناء مدينة الدقم في سلطنة عمان، حيث يتم التعامل بين الصين والدول العربية في إطار مبادرة الحزام والطريق وفق الصيغة «1+2+3» المتمثلة في اتخاذ مجال الطاقة كمحور رئيسي ومجالي البنية التحتية وتسهيل التجارة والاستثمار كجناحين للطاقة، و3 مجالات ذات تقنية متقدمة وحديثة تشمل الطاقة النووية والفضاء والأقمار الاصطناعية والطاقات الجديدة كنقاط اختراق في التعاون، وتعزيز التعاون في الطاقة الإنتاجية (وزارة الخارجية الصينية، 2022)، وتتمثل أهم الأهداف الإستراتيجية للدول العربية المختارة محل الدراسة في المبادرة ما يلي:

الكويت

تُعد الكويت من أوائل الدول التي وقعت اتفاقية مبادرة الحزام والطريق مع الصين في عام ٢٠١٤، وتعتبر الكويت من اهم المصدرين للنفط للصين وأكبر سوق لتصريف منتجات الصين وتسعى الكويت لتكون قوة اقتصادية عالمية وبوابة التنمية لمنطقة الشرق الاوسط ككل، ومن اهم اهداف الكويت الاستراتيجية في ظل المبادرة ما يلي:

1- انشاء مشروع مدينة الحرير في منطقة الصبية بالتعاون مع الصين، وهي عبارة عن منطقة

- تجارية حرة مستقلة خاضعة للسيادة الكويتية، تقدر مساحة المشروع بـ 250 كيلو متر مربع، ومن المتوقع ان يتم بناؤها خلال 25 عام بكلفة 86 مليار دولار أمريكي، وتعتمد استراتيجية تنفيذ المشرع على استغلال الجزر الكويتية وخاصة جزيرة بوبيان و وربة من خلال تأمين التمويل اللازم من أسواق المال و رؤوس الاموال الخاصة ومساهمة الدولة. (السديري و ال صباح، 2020)
- 2- تحقيق رؤية الكويت لتصبح مركز تجاري ومالي عالمي في عام 2035، وتحقيق هذه الرؤية بالتعاون مع الصين في ظل مبادرة الحزام والطريق، حيث تحتل الصين المرتبة الاولى كأكبر شريك تجاري لدولة الكويت في عام 2018، فقد بلغت القيمة الاجمالية للاستثمارات ما يقارب 18.7 مليار دولار امريكي. (السديري و ال صباح، 2020)
- 3- تزويد الصين بالكميات المطلوبة من النفط اللازمة للمشاريع الاستثمارية في إطار مبادرة الحزام والطريق ولفترات طويلة، حيث تعد الكويت مصدر مهم للصادرات النفطية بالنسبة للصين. وتحتل الكويت المرتبة السادسة من الاحتياطي النفطي العالمي، فقد استوردت الصين 3 مليون برميل يوميا في 2010، وتراوح حجم الاستيراد من النفط بين 6.3 و 10 مليون برميل يوميا في 2015 ويتوقع ان يبلغ متوسط كمية الاستيراد 12 مليون برميل في 2020. (الفضلي، 2020)
- 4- انشاء مشروع مشترك بالتعاون بين البلدين يضم مصفاة لتكرير النفط ومجمع لصناعة البتروكيماويات في وشاندونغ بالصين وتبلغ كلفته 9 مليارات دولار أمريكي.
- 5- زيادة حجم الاستثمارات الثنائية بين البلدين وخاصة بعد فترة الركود الاقتصادي خلال الفترة 2008-2009، وبدء التقلبات في العرض والطلب على النفط وخاصة بعد زيادة الانتاج النفطي في الولايات المتحدة الامريكية وكندا، وتزايد العرض النفطي الايراني.
- 6- رفع الفوائض المالية عن طريق زيادة حجم الاستثمارات الكويتية في الخارج لتشمل قطاعات جديدة الى جانب قطاع النفط والغاز والبتروكيماويات والمعادن الاساسية، ولاسيما قطاع البناء والعقارات والتكنولوجيا والسياحة وبالتالي تساعد الكويت على التخفيف من اعتمادها على النفط بشكل اساسي في صادراتها.

الإمارات

ستساهم المبادرة في تعزيز دور الامارات الاقتصادي على الساحة الاقليمية والدولية للنهوض بالاقتصاد والتركيز على المشاريع التنموية ذات الفوائد المتعددة، وكما تتيح المبادرة للإمارات فرص متعددة

للاستثمارات المشتركة في البنية التحتية، وخاصة بعد ان اصبحت الامارات عضو في البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية في عام ٢٠١٥. (ليانجشيانجن و جاناردان، ٢٠١٨) ولعل اهم الاهداف الاستراتيجية للإمارات تتمثل في:

- 1- زيادة الاستثمارات من خلال المبادرة، حيث وقعت شركة موانئ ابو ظبي في ٢٠١٧، اتفاقية مساطحة لمدة ٥٠ عام مع شركات صينية لتأسيس مشاريع في منطقة التجارة الحرة بميناء خليفة، بمبلغ وقدره ٣٠٠ مليون دولار أمريكي، وسيتم العمل على تطوير المنطقة لتصبح منارة للتبادل والتعاون بين الطرفين. (ليانجشيانجن و جاناردان، ٢٠١٨)
- 2- تعزيز دور ميناء جبل علي في الامارات كمركز رئيس للتجارة الدولية بين العديد من القارات، والذي سيساهم بدور أكبر في مبادرة الحزام والطريق. باعتباره مركز اقتصادي يتمتع بوجود العديد من الشركات الاقتصادية المتنوعة ووجود بنية تحتية متطورة.
- 3- زيادة حجم الاستثمارات مع دول المبادرة، من خلال شركة دبي العالمية للموانئ البحرية، فقد استطاعت هذه الشركة في ٢٠١٧، بإطلاق وادارة اول رحلة مباشرة لقطار بضائع من المملكة المتحدة إلى ييوو في شرق الصين من ميناء لندن غيتواي، وتملك هذه الشركة ٢٠ ميناء في عدة دول منها ٦ موانئ في جنوب آسيا و ٤ في الصين و اخرى في تايلاند وفيتنام وكوريا الجنوبية واندونيسيا، وتساهم هذه الموانئ في دعم المبادرة وتسهيل عمليات النقل وتخفيض تكاليف وزمن مدة الشحن، كما تشارك هذه الشركة في تطوير مشروع محطة البوابة الشرقية لقورغاس بالقرب من الحدود بين الصين وكازخستان وهو خط سكة حديد يربط الصين بأوروبا. (Eurasian Research Institute, ٢٠١٥)
- 4- تأمين نقل النفط الخليجي إلى الصين ونقل البضائع من الصين إلى الامارات عن طريق مسار كوادر (باكستان، Cai, ٢٠١٧)، الذي يتوقع ان يساهم في تقليل مسافة الشحن بين الامارات وشينجيانغ والتي تبلغ ١٥٠٠ كيلو متر إلى ٢٥٠٠ كيلو متر، وخاصة بعد اتمام انشاء الطرق وسكك الحديد وانايبب النفط فسوف يساعد هذا المسار في تقليل المسافة مما يقلل من خطر مضيق ملقا. (ليانجشيانجن و جاناردان، ٢٠١٨)

- 5- تسهيل التعامل بعملة الرنمينبي، وخاصة بعد انشاء بنك لتسوية الرنمينبي ((RMB في الامارات في ٢٠١٦ بموافقة من البنك الزراعي الصيني (ABC). وتم بدء العمل به في ٢٠١٧. ومن ثم انشأت البنوك التجارية الصينية الاربعة المملوكة للدولة سبعة فروع في الامارات. (Xinhua, ٢٠١٧))

السعودية

فتحت السعودية الفرصة امام المستثمرين الصينيين للاستفادة من مزايا السعودية التي تتمتع باستقرار أمني، وغناها بالموارد الطبيعية النفطية حيث تعد ثاني أكبر مصدر للطاقة النفطية إلى الصين، من خلال رؤية السعودية ٢٠٣٠ المتناغمة مع طريق الحرير، وتنويع اقتصادها بعيداً عن النفط، ولذلك تسعى السعودية في ظل المبادرة إلى تحقيق ما يلي:

- 1- تحويل الموقع الاستراتيجي للمملكة إلى مركز لوجستي عالمي، يربط بين اسيا وافريقيا واوروبا لتصبح قوة استثمار عالمية، ومركز للتجارة الدولية وبوابة للأسواق العالمية، ويمثل موقع المملكة بتوسطه بين الممرات المائية العالمية الرئيسة، فرصة لتدعيم طريق الحرير البحري، عبر البحر الاحمر، وزيادة الموانئ والمحطات البحرية وامكانية الاستثمار في جنوب اسيا كفرصة للمملكة من جهة الشرق.
- 2- تأسيس شركة طريق الحرير السعودية في عام 2017، مع الصين لجذب استثمارات الشركات الصينية في مجالات الزراعة والسياحة والصناعة والخدمات وتعزيز حركة التجارة البحرية بالمنطقة. حيث سيكون النفط السعودي السلعة الاولى في قائمة التبادل التجاري مع الدول العابرة لطريق الحرير البحري عبر السعودية مما يحرز توازن دولي واقليمي يعزز مكانة المملكة. (القحطاني، 2018)
- 3- العمل على تعزيز التبادلات التجارية والثقافية والتكنولوجية، في إطار مبادرة الحزام والطريق، حيث وقعت السعودية 14 اتفاقية ومذكرة تفاهم مع الصين في 2016، منها مذكرة تفاهم حول الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، والتعاون في العلوم والتكنولوجيا والملاحة بالأقمار الصناعية، مكافحة الارهاب. كما تم توقيع اتفاقيات بقيمة 65 مليار دولار أمريكي في 2017، و 30 اتفاقية بقيمة 28 مليار دولار أمريكي في 2019. (زهرا، 2019)
- 4- الاستثمار في ميناء جوادار والانضمام لشركة البترول الوطنية CPEC، بناء على الاتفاق بين الصين والسعودية، حيث سيتم بناء الموانئ الصينية عبر البحر الاحمر وقناة السويس إلى ميناء بيرا

يوس اليوناني على البحر المتوسط ومن ثم الدخول للأسواق الأوروبية (زهران، 2019) حيث ان مرور طريق الحرير البحري، من البحر الاحمر يشكل اهمية للموانئ الغربية للسعودية، وبالتالي سيتضاعف عدد السفن التي تمر عبر هذا البحر.

5- جذب الاستثمارات الاجنبية للمشاريع العملاقة من دول المبادرة، وخاصة بعد افتتاح فرع للبنك التجاري الصناعي الصيني بالسعودية في 2015.

6- المحافظة على الصين كأكبر مستورد للنفط، من خلال رؤية المملكة 2030 المتناغمة مع اهداف المبادرة لمد الصين بـ 1.2 مليون برميل يومياً من صادرات النفط الخام، وتعزيز الشراكة بين أكبر شركتين للنفط، شركة ارامكو السعودية وسابك مع سأنوبك الصينية، حيث تعتبر من أضخم الاستثمارات السعودية في الصين. (جاكلين وتشن، 2021) حيث بلغت استثمارات الصين في السعودية حوالي 3 مليار دولار أمريكي في عام 2019، وتبلغ استثمارات السعودية في الصين 1.52 مليار دولار من العام نفسه (زهران، 2019)

سلطنة عُمان

تتميز سلطنة عمان بموقعها الاستراتيجي على المحيط الهندي والخليج العربي، ومن اهم المشاريع التي يتم التعاون بشأنها مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق، مشروع مدينة الدقم، التي تقع على بحر العرب وهي قرية لصيد الاسماك جنوب مسقط، ولعل اهم الاهداف الاستراتيجية لسلطنة عمان من المبادرة تتمثل في:

1- العمل على تحويل مدينة الدقم إلى مركز صناعي حيوي يعد المركز العالمي للتجارة والتصنيع الصيني والسلطنة العمانية، وقد استثمرت الشركات الصينية ما يزيد عن ٣ مليار دولار أمريكي في هذه المنطقة، ومن المتوقع ان تصل إلى ١١ مليار دولار أمريكي. وسيتم تنفيذ ٣٥ مشروع ضمن هذه المنطقة في مجال الصناعات الثقيلة ومواد البناء والميثانول وانتاج واحد غيغا واط من الطاقة الشمسية، ومنتجات خطوط الانابيب والحفر. (Chaziza, ٢٠١٩)

2- جعل ميناء الدقم في المدينة الصناعية ميناء عالمي يساهم في تنشيط الحركة الاقتصادية وقادر على استيعاب مختلف الخطوط الملاحية لموقعه الفريد على بحر العرب، حيث سيساهم ميناء الدقم في دعم حركة التجارة الداخلية في سلطنة عُمان والدول الاخرى حيث تقع منطقة الدقم على مقربة

من بعض المواد الخام التي ستحتاج إليها الشركات الصينية من نفط وغاز. (المعمري، ٢٠١٥) ويعتبر هذا الميناء من أهم انجازات الصين لتعزيز مبادرة الحزام والطريق.

3- استكمال مشروع شبكة النطاق العريض للألياف البصرية الوطنية في سلطنة عمان الذي تم تمويل عن طريق صندوق الحرير.

مصر

تعتبر مصر شريك هام في تحقيق المبادرة لدورها المهم في منطقة الشرق الاوسط وافريقيا والمنطقة العربية، حيث تقع مصر ضمن المكون البحري من المبادرة من خلال ارتباط قناة السويس بطريق الحرير البحري، وتنتظر مصر للمبادرة باعتبارها فرصة لتطوير التعاون الاقتصادي المصري الصيني سواء داخل الحدود أو عبر الحدود إلى افريقيا والمنطقة العربية ومنطقة الشرق الاوسط بشكل عام، وقد وقعت مصر مع الصين مذكرة تفصيلية في ٢٠١٦، تتضمن تعزيز التعاون المشترك في تشييد مبادرة الحزام والطريق ولمدة خمس سنوات في كافة المجالات، ولعل ابرز الاهداف الاستراتيجية لمصر من خلال المبادرة هو:

1- بناء مشروع ميناء «العين السخنة، تيدا» في منطقة السويس، الذي سيساهم في استدامة وتأمين سلاسل الامداد الخاصة بالاقتصاد المصري والصيني، وتسهيل نفاذ تجارة افريقيا وباقي الدول العربية للأسواق العالمية، مما يدعم التبادل التجاري وتحقيق التكامل مع مبادرة الحزام والطريق. (الخطيب، ٢٠١٩)

2- العمل على تنمية المنطقة الاقتصادية لقناة السويس واعتمادها كمركز لوجستي واقتصادي، يسهم في تطوير حركة الملاحة البحرية ويعزز من حركة التجارة العالمية، وتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري في منطقة السويس، ونظراً لأهمية «قناة السويس» التي تعتبرها ممر مائي وتجاري عالمي، تم توقيع اتفاقية إطارية بين مصر والصين في هذا المجال، ومن اهم الاستثمارات مصنع «جوشي مصر» لصناعة الفيبر جلاس الاكبر حجماً بين الاستثمارات الصينية في مصر ودعم البنية التحتية بكافة اشكالها. (لينغ، ٢٠٢٠)

- 3- توسيع فرص الاستثمارات الصينية في مصر وخاصة في بعض القطاعات الصناعية مثل الأجهزة الكهربائية، الغزل والنسيج، الكيماويات، المعادن، النفط والغاز، وصناعات الآلات. فقد بلغت عدد الشركات الصينية في مصر ١٥٠٠ شركة باستثمارات تبلغ مليار دولار أمريكي، منها ٧٠٢ في القطاع الصناعي، ٤٣٢ في الخدمات، ٧٠ في القطاع الانشائي، ٧٩ في قطاع الاتصالات، ٤٧ في القطاع الزراعي و ٦ شركات في قطاع السياحة. (سلام، ٢٠١٨)
- 4- زراعة وتنمية الصحاري المصرية بالتعاون مع الجانب الصينية والاستفادة من خبراته في هذا المجال.
- 5- الاستفادة من خبرات الشركات الصينية في مجالات الطاقة الجديدة والمتجددة وبناء المدن الحديثة والتكنولوجيا، باعتبار الصين من أكبر منتجي الطاقة الشمسية في العالم، وخاصة بعد طرح طريق الحرير الرقمي الذي يمكن من خلاله نقل التكنولوجيا وخاصة في مجالات الذكاء الاصطناعي والفضاء السيرياني ونقل المعرفة.
- 6- العمل على تنشيط القطاع السياحي حيث تعتبر مصر من اهم الاماكن السياحية وبالتالي وجود فرصة كبيرة للاستثمار في مجال السياحة حيث بلغ عدد السياح ٢١٧ ألف سائح في عام ٢٠١٧ أي بزيادة قدرها ٧٪ عن عام ٢٠١٦. (معهد التخطيط القومي، ٢٠١٨)
- 7- الاستفادة من اقامة علاقات متنوعة مع دول المبادرة ودول تجمع البريكس وشنغهاي. وخاصة ان مصر تعد بوابة افريقيا بالنسبة للصين.

ثالثاً / آثار مبادرة الحزام والطريق على التجارة الدولية والاستثمار الأجنبي المباشر للدول محل الدراسة

تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى دعم عملية التنمية الاقتصادية وتشجيع التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين ودول المبادرة، وزيادة حجم التبادلات التجارية والاستثمار وتسهيل التجارة بين الصين ودول المبادرة من خلال تبسيط إجراءات الربط التجاري والجمركي والمالي، ودفع عجلة الاقتصاد في كل من الصين والدول المشاركة عن طريق تحقيق الربح المشترك (win-win)، مما يساهم في تنمية هذه الدول اقتصادياً واجتماعياً وثقافياً،

وتطرح المبادرة التي أطلقت في عام 2013 رؤية جديدة، حيث تسعى لتطوير التعاون التجاري والاستثماري بين الصين ودول المبادرة، ومنها دول الشرق الأوسط وكان بداية التعاون في هذا المجال، عندما عقد المنتدى الأول للتعاون بين الصين والدول العربية عام 2014، والذي تضمن التعاون في نمط (1+2+3)، أي التعاون في جميع المجالات وأهمها الطاقة والتجارة والاستثمار. (Lin, 2017)

كما أشار الرئيس الصيني «شي جين بينغ» ان الهدف من المبادرة زيادة حجم التبادل التجاري الصيني العربي من 240 مليار دولار أمريكي إلى 600 مليار دولار أمريكي في عام 2014، وزيادة رصيد الاستثمار الصيني غير المالي في الدول العربية من 10 مليارات دولار أمريكي إلى أكثر من 60 مليار دولار أمريكي في السنوات العشر القادمة، والوصول بحجم تجارتها مع أفريقيا إلى 400 مليار دولار أمريكي بحدود 2020، كما صرح في 2016 عن تخصيص قروض خاصة للدول العربية قيمتها 15 مليار دولار أمريكي وقروض تجارية قيمتها 10 مليار دولار أمريكي، وإنشاء صندوقين مع الإمارات وقطر للاستثمار المشترك تبلغ قيمتها 20 مليار دولار أمريكي، من أجل تعزيز العملية الصناعية في الشرق الأوسط. (القحطاني، 2018) و (النجار، 2018)

ومن المتوقع ان تلعب مبادرة الحزام والطريق دور مركزي في ربط المراكز التجارية الصينية مثل هونغ كونج وشنغهاي، إلى قناة السويس المصرية، والمنطقة الحرة بجبل علي في الإمارات، ومنطقة الدقم الخاصة في سلطنة عُمان، مما ينعكس على حجم التدفقات التجارية للدول الأعضاء، وان يكون لها تأثير على الدول التي تمر بها المبادرة، وايضا على البلدان والمناطق الاقتصادية الأخرى، ومنها المنطقة العربية، ويستعرض الباحثان فيما يلي تحليل تطور الصادرات والواردات، والاستثمار الأجنبي المباشر للداخل للصين والدول العربية المختارة محل الدراسة، قبل وبعد الانضمام للمبادرة، خلال الفترة 2006 – 2023 وقد تم اختيار عام 2006 لأنه العام الأسبق للامانة العالمية المالية 2008 وصولاً لعام 2023 وفقاً لتوافر البيانات.

تطور حجم الصادرات للصين والدول العربية المختارة محل الدراسة قبل وبعد الانضمام للمبادرة

▪ تطور الصادرات قبل المبادرة (2006-2012)

يعرض الجدول رقم (1) تطور حجم الصادرات من الدول العربية الخمس محل الدراسة (مصر، سلطنة عمان،

السعودية، الإمارات، الكويت) إلى الصين خلال الفترة التي تسبق انضمام هذه الدول إلى مبادرة الحزام والطريق. ويُلاحظ من البيانات أن هناك اتجاهًا تصاعدياً عاماً في الصادرات، حيث سجلت الإمارات والسعودية أعلى القيم المطلقة والنسبية، ما يعكس قوة الروابط التجارية المبكرة مع الصين. كما يُظهر الجدول تراجعاً نسبياً في عام 2009، يُعزى إلى تداعيات الأزمة المالية العالمية، التي أثرت سلباً على تدفقات التجارة الدولية. أما سلطنة عمان والكويت فقد شهدتا زيادات تدريجية، ولكنها محدودة، ما يدل على مستويات انخراط أقل في التجارة مع الصين خلال تلك الفترة. أما مصر، فقد تميزت بتقلبات طفيفة مع تحسن واضح بحلول عام 2012. (أنظر جدول رقم 1)

جدول (1)

حجم الصادرات للصين والدول محل الدراسة قبل الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2006 - 2012 مليار دولار أمريكي

السنوات	الصين	الكويت	الإمارات	السعودية	سلطنة عمان	مصر
2006	969.0	56.0	145.6	211.3	21.6	16.7
2007	1220.5	62.7	178.6	233.3	24.7	19.2
2008	1430.7	87.5	239.2	313.5	37.7	26.2
2009	1201.6	54.0	192.0	192.3	27.7	23.1
2010	1577.8	70.0	214.0	251.1	36.6	26.4
2011	1898.4	102.1	302.0	364.7	47.1	30.5
2012	2048.7	118.9	359.7	388.4	52.1	29.4

المصدر: من اعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات الانكثاد.

يتضح من الجدول رقم (1) أن الصين سجلت نمواً ثابتاً في حجم صادراتها إلى الدول محل الدراسة، حيث ارتفعت من 969 مليار دولار عام 2006 إلى 2048.7 مليار دولار عام 2012، باستثناء تراجع ملحوظ في عام 2009 نتيجة الأزمة المالية العالمية. وعلى مستوى الدول العربية، حققت كل من الإمارات والسعودية أعلى نسب نمو في الصادرات إلى الصين، إذ ارتفعت صادرات الإمارات من 145.6 مليار دولار إلى 359.7 مليار دولار، والسعودية من 211.3 مليار إلى 388.4 مليار دولار خلال نفس الفترة. أما الكويت وسلطنة عمان فقد سجلتا نمواً تدريجياً، وإن كان أقل اتساقاً، حيث ارتفعت صادرات الكويت من 56 مليار دولار إلى 118.9 مليار، وعمان من 21.6 إلى 52.1 مليار دولار. في حين أظهرت مصر نمواً أقل نسبياً من 16.7 إلى 30.5 مليار دولار بحلول عام 2011، مع تراجع طفيف لاحقاً.

ويعزى الانخفاض الجماعي في عام 2009 إلى تأثيرات الأزمة العالمية، التي أدت إلى تراجع الطلب العالمي وتقلب أسعار السلع، لا سيما النفط، مما انعكس بوضوح على الاقتصادات الخليجية. ومع ذلك، شهدت معظم الدول تعافياً تدريجياً في الصادرات، بلغ ذروته في عام 2011، مما يشير إلى استعادة مرونة الأداء التجاري قبل الانضمام الرسمي للمبادرة.

■ تطور الصادرات بعد المبادرة (2013-2023)

يُظهر الجدول رقم (2) تطور حجم الصادرات إلى الصين بعد انضمام الدول محل الدراسة إلى مبادرة الحزام والطريق. وتكشف البيانات عن تحسن ملحوظ في مؤشرات التصدير، خاصة في الإمارات والسعودية، وهو ما يُعزز فرضية تأثير المبادرة إيجابياً على تدفقات التجارة الخارجية، وقد ارتفعت الصادرات الإماراتية بشكل لافت، مستفيدة من تطور بنيتها التحتية وتوسع الموانئ ضمن ممرات المبادرة، في حين شهدت السعودية نمواً تدريجياً مع بعض التذبذبات بسبب تقلبات أسعار النفط. في المقابل، سجلت الكويت وعمان نمواً متذبذباً، في حين استمرت مصر في تسجيل تحسن نسبي، ما يشير إلى تزايد اندماجها في سلاسل القيمة الصينية تدريجياً. (أنظر جدول رقم 2)

جدول (2)

حجم الصادرات للصين والدول محل الدراسة بعد الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2013 – 2023 مليار دولار أمريكي

السنوات	الصين	الكويت	الإمارات	السعودية	سلطنة عمان	مصر
2013	2209.0	115.1	374.2	375.9	55.5	29.0
2014	2342.3	102.1	343.0	342.4	50.7	26.9
2015	2273.5	54.1	300.5	203.6	31.9	21.3
2016	2097.6	46.3	295.0	183.6	30.0	25.5
2017	2263.3	55.0	313.5	221.8	32.9	25.6
2018	2486.7	71.9	387.9	294.4	41.8	27.6
2019	2499.5	64.5	389.4	261.6	38.7	29.0
2020	2590.2	40.1	335.3	173.9	33.5	27.0
2021	3316	63.1	425.2	276.2	44.6	41.3
2022	3544.4	100.0	515.6	411.2	66.1	51.2
2023	3379.3	84.0	485.7	320.0	62.7	42.0

المصدر: من اعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات الانكساد.

يتضح من الجدول رقم (2) استمرار النمو الملحوظ في حجم الصادرات الصينية إلى الأسواق الدولية خلال الفترة 2013-2022، حيث ارتفعت من 2209 مليار دولار إلى 3544.4 مليار دولار، مع قفزات كبيرة تحديداً في عامي 2021 و2022، وهو ما يُعزى جزئياً إلى تعافي التجارة العالمية بعد جائحة كوفيد-19، إلى جانب تأثيرات مبادرة الحزام والطريق في تعزيز التكامل التجاري.

وعلى مستوى الدول العربية محل الدراسة، شهدت الصادرات الإماراتية تراجعاً تدريجياً حتى عام 2016، تبعه تحسّن كبير بلغ ذروته في 2022 عند 515.6 مليار دولار، مما يعكس نجاح سياسات التنويع الاقتصادي والبنية التحتية المتطورة التي ارتبطت بممرات المبادرة.

أما السعودية، فقد تأثرت بشكل حاد في عامي 2015 و2016 نتيجة لانخفاض أسعار النفط، لكنها حققت تعافياً تدريجياً حتى بلغت صادراتها 411.2 مليار دولار في 2022، مما يشير إلى إعادة تموضع في الأسواق العالمية مدعوماً بالعلاقات التجارية مع الصين.

الكويت سجلت أداءً متقلباً خلال الفترة، حيث انخفضت صادراتها إلى أدنى مستوى في 2016 (46.3 مليار دولار) ثم تعافت تدريجياً حتى عام 2022، في حين تميز أداء سلطنة عُمان بالتذبذب، مع تحسّن ملحوظ بعد 2018، بلغ ذروته عند 66.1 مليار دولار.

أما مصر، فقد أظهرت نمطاً مستقراً نسبياً في الصادرات، مع تطور تدريجي بلغ ذروته في 2022 عند 51.2 مليار دولار، مدفوعاً بتوسّع العلاقات الاقتصادية الثنائية وتحسن بيئة التبادل التجاري.

بوجه عام، توضح هذه البيانات أن مبادرة الحزام والطريق أسهمت بشكل إيجابي في تحفيز نمو الصادرات، خاصة لدى الدول التي تمتلك بنية تحتية مؤهلة واستقراراً مؤسسياً، بينما بقي الأثر محدوداً أو متذبذباً في الدول الأكثر اعتماداً على الصادرات النفطية أو ذات الهشاشة الهيكلية في التجارة الخارجية.

تطور حجم الواردات للصين والدول العربية المختارة محل الدراسة قبل وبعد الانضمام للمبادرة

▪ تطور الواردات قبل المبادرة (2006-2012)

يُبرز الجدول رقم (3) تطور حجم الواردات من الصين إلى الدول العربية محل الدراسة خلال الفترة السابقة للانضمام للمبادرة. ويُلاحظ أن الإمارات والصين كانتا في طليعة العلاقات التجارية، حيث سجلت الإمارات نمواً متصاعداً في وارداتها نتيجة لكونها مركزاً لوجستياً إقليمياً نشطاً. كما ارتفعت واردات السعودية ومصر بشكل ثابت، ما يعكس تزايد الطلب المحلي على السلع المصنعة والمواد الخام. أما سلطنة عمان والكويت فقد شهدتا زيادات محدودة، ترتبط بتركيبة اقتصادية تعتمد بدرجة كبيرة على النفط، مع قلة التنوع في الاحتياجات الاستيرادية. وتشير البيانات أيضاً إلى أن الصين باتت خلال تلك الفترة أحد الشركاء التجاريين الرئيسيين للدول الخليجية تحديداً. (أنظر جدول رقم 3)

جدول (3)

حجم الواردات للصين والدول محل الدراسة قبل الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2006 - 2012 مليار دولار أمريكي

السنوات	الصين	الكويت	الإمارات	السعودية	سلطنة عمان	مصر
2006	791.5	17.2	100.1	69.8	11.0	27.3
2007	956.1	21.4	132.5	90.2	16.0	37.1
2008	1132.6	24.8	200.3	115.1	23.1	48.4
2009	1005.9	19.9	150.0	95.6	17.9	44.9
2010	1396.2	22.7	165.0	106.9	20.0	52.9
2011	1743.5	25.1	229.9	131.6	24.0	58.9
2012	1818.4	27.3	256.5	155.6	28.6	69.2

المصدر: من اعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات الانكثاد.

يوضح الجدول رقم (3) تطور حجم الواردات من الصين إلى الدول العربية محل الدراسة خلال الفترة التي سبقت الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق (2006-2012). وتشير البيانات إلى أن الصين كانت تواصل تعزيز حضورها في الأسواق العربية خلال هذه الفترة، حيث ارتفعت وارداتها من 791.5 مليار دولار عام 2006 إلى 1817.8 مليار دولار عام

2012، مما يعكس توسع إنتاجها الصناعي وازدياد الطلب على السلع الصينية في الأسواق الدولية.

من جانب الدول العربية، تصدرت الإمارات حركة الواردات من الصين، إذ ارتفعت من 100.1 مليار دولار إلى 256.5 مليار دولار، مستفيدة من موقعها الجغرافي كمركز إعادة تصدير إقليمي، وتطور بنيتها التحتية التجارية.

أما السعودية، فقد سجلت ارتفاعاً من 69.8 مليار دولار إلى 155.6 مليار دولار، مدفوعة بزيادة الاستهلاك المحلي وتنامي الاعتماد على المعدات والمنتجات الوسيطة الصينية.

في حين شهدت الكويت تطوراً محدوداً نسبياً، من 17.2 مليار دولار إلى 27.3 مليار فقط، وهو ما يمكن تفسيره بطبيعة الاقتصاد الكويتي الأقل تنوعاً في تلك الفترة.

سلطنة عمان حافظت على وتيرة نمو تدريجية، حيث ارتفعت وارداتها من 11 إلى 28.6 مليار دولار، بينما سجلت مصر نمطاً تصاعدياً من 27.3 إلى 69.2 مليار دولار، في ظل زيادة الطلب الاستهلاكي وتعميق الروابط التجارية.

تعكس هذه الأرقام تزايد الاعتماد العربي على المنتجات الصينية، قبل التأسيس الرسمي للشراكة ضمن إطار المبادرة، مما يوضح أن الأسس التجارية كانت راسخة بالفعل، وأن المبادرة جاءت لتعزيز اتجاهات قائمة.

▪ تطور الواردات بعد المبادرة (2013-2023)

يعرض الجدول رقم (4) تطور الواردات من الصين بعد انضمام الدول العربية للمبادرة. وتشير الأرقام إلى نمو مطرد في واردات الإمارات، حيث تضاعفت تقريباً، ما يعكس عمق الشراكة الاقتصادية وزيادة الاستثمارات الصينية في الموانئ والمناطق الحرة. أما مصر فقد أظهرت هي الأخرى تحسناً مستمراً، لا سيما بعد عام 2016، مدفوعة بزيادة التعاون الصناعي ومشروعات البنية التحتية. الكويت وسلطنة عمان سجّلتا نمواً أقل نسبياً، في ظل اعتماد اقتصادي على النفط وانخفاض تنوع الاستيراد، إلا أن عمان بدأت تسجل تحسناً ملحوظاً بفضل مدينة الدقم. اللافت أيضاً هو تعافي السعودية في السنوات الأخيرة بعد تراجع مؤقت، مما يشير إلى إعادة التوازن التجاري التدريجي. (أنظر جدول رقم 4)

جدول (4)

حجم الواردات للصين والدول محل الدراسة بعد الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2013- 2023 مليار دولار أمريكي

السنوات	الصين	الكويت	الإمارات	السعودية	سلطنة عمان	مصر
2013	1950.0	29.3	270.6	168.2	34.3	66.2
2014	1959.2	31.0	276.0	173.8	29.3	66.8
2015	1679.6	31.0	263.4	174.7	29.0	63.6
2016	1587.9	30.8	266.6	140.2	23.1	55.8
2017	1843.8	33.6	257.7	134.5	26.4	61.6
2018	2135.7	35.9	244.7	137.1	25.8	72.0
2019	2078.4	33.6	288.4	153.2	23.5	70.9
2020	2066.0	27.7	247.0	138.0	28.5	60.5
2021	2679.4	31.5	347.5	152.8	31.0	74.5
2022	2706.5	27.5	420.4	189.9	38.6	95.7
2023	2556.6	25.7	468.3	207.0	36.4	83.2

المصدر: من اعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات الانكثاد.

يبيّن الجدول رقم (4) تطور واردات الدول العربية محل الدراسة من الصين بعد انضمامها إلى مبادرة الحزام والطريق، ويكشف عن تحوّل نوعي في حجم التبادل التجاري، مدعومًا بتوسع خطوط الإمداد، ومشروعات البنية التحتية المرتبطة بالمبادرة، وزيادة انخراط الصين في أسواق المنطقة.

فقد واصلت الصين نمو وارداتها عالميًا من 1950 مليار دولار عام 2013 إلى 2556.6 مليار دولار في 2022، رغم بعض التباطؤ في فترات جائحة كوفيد-19، ما يدل على متانة إنتاجها واستدامة الطلب على منتجاتها.

على مستوى الدول العربية، سجلت الإمارات أعلى مستويات الواردات من الصين، حيث ارتفعت من 270.6 مليار دولار عام 2013 إلى 468.3 مليار دولار عام 2022، بما يعكس دورها المحوري كمحطة لوجستية ضمن شبكة المبادرة، واستفادتها من توسع المناطق الحرة والموانئ الذكية.

أما السعودية، فقد شهدت وارداتها نمواً ملحوظاً من 168.2 مليار إلى 207 مليار دولار، باستثناء تراجع طفيف في عام 2020، ثم تعافٍ سريع بعد ذلك، ما يدل على استقرار العلاقات التجارية مع الصين وتوسع الطلب على المعدات

الكويت بدورها حققت ارتفاعاً تدريجياً من 29.3 مليار إلى 31.5 مليار دولار عام 2021، بينما سجلت سلطنة عمان تحسناً من 34.3 مليار إلى 36.4 مليار دولار، مع فترات استقرار نسبي.

أما مصر، فقد ارتفعت وارداتها من 66.2 مليار إلى 95.7 مليار دولار في 2022، وهو ما يُعزى إلى توسع السوق المحلية، وتنامي الاستثمارات الصينية في مشروعات البنية التحتية والقطاع الصناعي.

ويمكن القول إن المبادرة لعبت دوراً محفزاً في تحسين بيئة التجارة الثنائية، خصوصاً للدول التي عززت قدراتها التنافسية وسعت إلى تعميق علاقتها التجارية مع الصين عبر قنوات مؤسسية وتنموية واضحة.

تطور حجم الاستثمار الأجنبي المباشر للصين والدول العربية المختارة محل الدراسة قبل وبعد الانضمام للمبادرة

▪ تطور الاستثمار الأجنبي المباشر قبل المبادرة (2006-2012)

يُقدم الجدول رقم (5) لمحة عن تطور تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الدول محل الدراسة خلال المرحلة السابقة للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق. وقد أظهرت الإمارات تفوقاً نسبياً في جذب الاستثمارات، مستفيدة من البيئة التشريعية المشجعة وتنوع القطاعات الاقتصادية. أما السعودية فقد شهدت تدفقات غير مستقرة، تأثرت بتقلبات أسعار النفط، بينما سجلت الكويت وسلطنة عمان تدفقات محدودة تعكس الحاجة إلى تطوير بيئة الاستثمار. مصر أظهرت نمطاً متذبذباً، وخصوصاً في عام 2011 حيث تأثرت الاستثمارات بالأوضاع السياسية، قبل أن تبدأ في التعافي مجدداً. وتُظهر الصين نفسها نمواً مطرداً في استقبال الاستثمارات، ما يؤكد تنامي ثقة المستثمرين في بيئتها الاقتصادية. (أنظر جدول رقم 5)

جدول (5)

حجم الاستثمار الأجنبي المباشر للصين والدول محل الدراسة قبل الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2006 - 2012 مليار دولار أمريكي

السنوات	الصين	الكويت	الامارات	السعودية	سلطنة عمان	مصر
2006	72.7	0.12	12.81	5.98	1.60	10.04
2007	83.5	0.11	14.19	6.18	3.33	11.58
2008	108.3	-0.01	5.06	5.51	2.95	9.49
2009	94.1	1.11	1.13	0.44	1.49	6.71
2010	114.7	1.30	8.80	4.88	1.24	6.39
2011	124.0	3.26	7.15	4.68	1.75	-0.48
2012	121.1	2.87	9.57	5.04	1.37	6.03

المصدر: من اعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات الانكثاد.

يعرض الجدول رقم (5) تطور تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI) الواردة إلى الدول العربية محل الدراسة في الفترة التي سبقت انضمامها إلى مبادرة الحزام والطريق، وهي الفترة الممتدة من عام 2006 إلى 2012. وتشير البيانات إلى وجود تفاوت ملحوظ بين الدول، سواء من حيث حجم التدفقات أو استقرارها عبر الزمن، ما يعكس اختلافات في البيئة الاستثمارية، ومستوى الانفتاح الاقتصادي، ومدى جاهزية كل دولة لجذب الاستثمارات الأجنبية.

فقد حققت الإمارات أداءً متميزاً، إذ ارتفعت تدفقات الاستثمار الأجنبي من 5.06 مليار دولار في 2008 إلى 9.57 مليار دولار في 2012، مستفيدة من بيئة تنظيمية محفزة، وموقع جغرافي استراتيجي، وتطور ملحوظ في قطاعات الخدمات والنقل والتجارة.

أما السعودية، فرغم تسجيلها تدفقات نسبياً، إلا أنها كانت متذبذبة، حيث بدأت بـ 5.98 مليار دولار عام 2006 وبلغت 5.04 مليار دولار في 2012، مع انخفاض حاد في بعض السنوات بسبب عوامل تتعلق بتقلب أسعار النفط، وطبيعة الاقتصاد الريعي الأقل تنوعاً.

الكويت وسلطنة عمان سجلتا مستويات منخفضة، بلغت ذروتها عند 2.95 مليار و -0.01 مليار دولار على التوالي في 2008، قبل أن تعود للانخفاض، وهو ما يعكس محدودية القطاعات المستقطبة للاستثمار، وضعف الترويج الاستثماري خلال تلك الفترة.

أما مصر، فقد شهدت أداءً متفاوتاً تأثر بالظروف السياسية والاقتصادية، حيث انخفضت تدفقات الاستثمار الأجنبي من 10 مليار دولار في 2006 إلى 9.49 مليار دولار في 2008، ثم انخفضت إلى 6.03 مليار دولار في 2012 بسبب تداعيات الأزمة السياسية بعد 2011.

بوجه عام، تعكس هذه الأرقام تحديات كبرى واجهتها معظم الدول محل الدراسة في تلك الفترة، حيث كانت البيئة الاستثمارية بحاجة إلى إصلاحات هيكلية، وهو ما يبرر التركيز لاحقاً على الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق كأداة لتحفيز تدفقات الاستثمار وتنشيط الاقتصاد.

▪ تطور الاستثمار الأجنبي المباشر بعد المبادرة (2013-2023)

يعرض الجدول رقم (6) تطور حجم الاستثمار الأجنبي المباشر في الصين والدول محل الدراسة (الكويت، الإمارات، السعودية، سلطنة عمان، ومصر). ويُلاحظ من خلال البيانات أن الصين حافظت على مستويات مرتفعة ومتزايدة من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، ما يعكس استمرار الثقة في السوق الصينية واستقرار بيئة الأعمال. أما بالنسبة للدول العربية محل الدراسة، فقد تباينت مستويات الاستثمار الوافد إليها من حيث الحجم والاتجاه، متأثرة بعوامل محلية مثل الاستقرار السياسي، والإصلاحات الاقتصادية، ومدى الانخراط في المشاريع المرتبطة بالمبادرة. (أنظر جدول رقم 6)

جدول (6)

حجم الاستثمار الأجنبي المباشر للصين والدول محل الدراسة بعد الانضمام للمبادرة خلال الفترة 2013-2023 مليار دولار أمريكي

السنوات	الصين	الكويت	الإمارات	السعودية	سلطنة عمان	مصر
2013	123.9	1.43	9.76	3.37	1.61	4.26
2014	128.5	0.95	11.07	1.51	1.29	4.61
2015	135.6	0.31	8.55	3.97	-2.17	6.93
2016	133.7	0.42	9.60	21.96	2.27	8.11
2017	136.3	0.35	10.35	1.01	2.99	7.41
2018	138.3	0.20	10.39	12.14	5.60	8.14
2019	141.2	0.40	17.86	3.07	1.94	9.01
2020	149.3	0.24	19.88	1.62	1.91	5.85
2021	181.0	0.57	20.67	23.11	8.79	5.1
2022	189.1	0.76	22.73	25.06	5.48	11.4
2023	163.2	2.11	30.69	12.31	4.75	9.8

المصدر: من اعداد الباحثان بالاعتماد على قاعدة بيانات الانكساد.

يعرض الجدول رقم (6) تطور تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الدول العربية محل الدراسة بعد انضمامها إلى مبادرة الحزام والطريق، خلال الفترة من 2013 حتى 2022. وتُظهر البيانات تحسناً نسبياً في أداء بعض الدول، وتذبذباً في دول أخرى، ما يعكس تباين مدى استفادة هذه الدول من المبادرة في جذب الاستثمارات.

فقد حافظت الإمارات على مكانتها كمركز إقليمي جاذب للاستثمار، حيث ارتفعت التدفقات من 9.76 مليار دولار في 2013 إلى 22.7 مليار دولار في 2022، مستفيدة من سياسات تنويع الاقتصاد، وتوسيع المناطق الحرة، وتطوير بيئة تشريعية مرنة تدعم المستثمر الأجنبي.

أما السعودية، فقد شهدت تدفقات متقلبة، إذ انخفضت في بعض السنوات لتصل إلى 1.01 مليار دولار عام 2017، ثم تعافت تدريجياً إلى 25.06 مليار في 2022، وذلك ضمن جهود الإصلاح الاقتصادي المرتبطة برؤية المملكة 2030. مصر سجّلت تحسناً واضحاً في السنوات الأخيرة، حيث ارتفعت الاستثمارات من 4.2 مليار دولار في 2013 إلى 11.4 مليار دولار في 2022، ويُعزى ذلك إلى مشروعات الشراكة مع الصين، خاصة في محور قناة السويس مما يدل على استفادة فعلية من المبادرة.

الكويت وسلطنة عمان حافظتا على مستويات منخفضة نسبياً، حيث لم تتجاوز التدفقات الاستثمارية لديهما حاجز 3 مليار دولار في أغلب السنوات، مما يشير إلى تحديات داخلية تتعلق ببيئة الأعمال، والبنية التحتية القانونية والمؤسسية غير الجاذبة بشكل كافٍ للاستثمار الأجنبي.

توضح هذه الاتجاهات أن نجاح الدول في الاستفادة من المبادرة لجذب الاستثمارات الأجنبية يعتمد بدرجة كبيرة على جاهزيتها المؤسسية، ومدى قدرتها على ترجمة الانخراط في المبادرة إلى إصلاحات فعلية في مناخ الاستثمار، مع ضرورة التمييز بين الانضمام الرمزي للمبادرة والاستفادة الاقتصادية الحقيقية منها.

الإجراءات التحليلية وإعادة تطبيق التجربة

تم جمع البيانات الكمية المتعلقة بالصادرات، الواردات، والاستثمار الأجنبي المباشر من قاعدة بيانات الأونكتاد UNCTAD، وذلك باستخدام السلاسل الزمنية الممتدة من عام 2006 وحتى عام 2023. وقد تم تقسيم الفترات الزمنية إلى فترتين:

- الفترة الأولى: ما قبل انضمام الدول إلى المبادرة (2006-2012)
- الفترة الثانية: ما بعد الانضمام (2013-2023)

ولإجراء التحليل الكمي، تم حساب المتوسطات الحسابية لكل متغير في كل فترة، حساب نسبة التغير (%) بين متوسطات الفترتين، حساب معدل النمو السنوي المركب %.

وقد اتبعت بعض الدراسات السابقة منهجاً مشابهاً في المقارنة بين الفترتين الزمنية، مثل دراسة (Alleyne, 2020) التي اعتمدت على تحليل متوسطات ونسب النمو في منطقة الكاريبي، ودراسة (Baniya et al., 2019) التي استخدمت التحليل المقارن للبيانات التجارية قبل وبعد تنفيذ مشاريع البنية التحتية ضمن المبادرة، وتم الاستفادة من هذه المنهجيات في تصميم التحليل الحالي، مع تعديل طريقة العرض والإسقاط على سياق الدول العربية.

التحليل الكمي للبيانات

1-تحليل كمي للصادرات (2006-2023)

لتوضيح أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة الخارجية، يوضح الجدول التالي تطور متوسط الصادرات لكل دولة عربية محل الدراسة، قبل وبعد الانضمام للمبادرة، بالإضافة إلى نسبة التغير ومعدل النمو السنوي المركب. (أنظر جدول رقم 7)

جدول (7)

التحليل الإحصائي للصادرات قبل وبعد الانضمام للمبادرة

الدولة	متوسط الصادرات قبل المبادرة (مليار \$)	بعد المبادرة (مليار \$)	نسبة التغير (%)	معدل النمو السنوي المركب (%)
الصين	1,466.6	2,633.7	+79.6%	3.5%
الكويت	78.7	72.4	-8.0%	-0.5%
	247.3	379.9	+53.6%	2.6%
	279.2	279.5	+0.1%	0.0%
سلطنة عُمان	35.4	43.4	+22.6%	1.2%
مصر	24.5	31.5	+28.6%	1.5%

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على قاعدة بيانات الإنكاد.

ويتضح من الجدول رقم (7) أن مبادرة الحزام والطريق كان لها تأثير إيجابي عام على التجارة، خاصة للصين والإمارات. الدول التي نوعت اقتصادها ووطورت بنيتها التحتية استفادت أكثر من المبادرة، بينما الدول المعتمدة بشكل كبير على الصادرات النفطية واجهت تحديات أكبر في تحقيق النمو المستدام ربما بسبب تقلبات أسعار النفط والحاجة لتنويع أكبر في الاقتصاد.

2- تحليل كمي للواردات (2006-2023)

لتوضيح أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة الخارجية، يوضح الجدول التالي تطور متوسط الواردات لكل دولة عربية محل الدراسة، قبل وبعد الانضمام للمبادرة، بالإضافة إلى نسبة التغير ومعدل النمو السنوي المركب. (أنظر جدول رقم 8)

جدول (8)

التحليل الإحصائي للواردات قبل وبعد الانضمام للمبادرة

الدولة	متوسط الواردات قبل المبادرة (مليار \$)	بعد المبادرة (مليار \$)	نسبة التغير (%)	معدل النمو المركب السنوي (%)
الصين	1,277.7	2,115.6	+65.6%	3.1%
الكويت	22.6	30.6	+35.4%	1.8%
	190.6	321.0	+68.4%	3.1%
	109.5	161.3	+47.3%	2.3%
سلطنة عمان	18.9	30.2	+59.8%	2.8%
مصر	48.4	70.0	+44.6%	2.2%

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على قاعدة بيانات الإنكثاد.

ويتضح من الجدول رقم (8) أن جميع الدول محل الدراسة سجلت زيادات ملحوظة في وارداتها خلال فترة ما بعد المبادرة، مما يعكس زيادة حجم التبادل التجاري واندماجاً أعمق في سلاسل الإمداد الدولية المرتبطة بالصين وهو ما يعكس تحسن شبكات النقل والخدمات اللوجستية، تسهيل الإجراءات التجارية والجمركية، زيادة التبادل التجاري والتكامل الاقتصادي، نمو الأسواق المحلية والطلب على السلع المستوردة.

فالدول التي استثمرت في البنية التحتية التجارية (الإمارات، الصين) حققت أفضل النتائج، بينما استفادت جميع الدول من تحسن بيئة التجارة الدولية. وهو ما يُظهر أن المبادرة نجحت في خلق بيئة تجارية أكثر انفتاحاً وفعالية استفادت منها جميع الدول المشاركة.

3- تحليل كمي للاستثمار الأجنبي المباشر (2006-2023)

لتوضيح أثر مبادرة الحزام والطريق على الاستثمار الأجنبي المباشر، يوضح الجدول التالي تطور متوسط كل دولة عربية محل الدراسة، قبل وبعد الانضمام للمبادرة، بالإضافة إلى نسبة التغير ومعدل النمو السنوي المركب. (أنظر جدول رقم 9)

جدول (9)

التحليل الإحصائي للاستثمار الأجنبي المباشر قبل وبعد الانضمام للمبادرة

الدولة	متوسط FDI قبل المبادرة (مليار \$)	بعد المبادرة (مليار \$)	نسبة التغير (%)	معدل النمو المركب السنوي (%)
الصين	102.3	144.5	+41.3%	2.1%
الكويت	1.25	0.75	-40.0%	-3.0%
	8.39	15.59	+85.8%	3.7%
	4.67	9.47	+102.8%	4.3%
سلطنة عمان	1.96	3.11	+58.7%	2.8%
مصر	7.08	7.33	+3.5%	0.2%

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على قاعدة بيانات الإنكثاد.

تشير البيانات في الجدول رقم (9) إلى أن مبادرة الحزام والطريق كان لها أثر في تعزيز الاستثمار الأجنبي المباشر، خاصة في الدول التي تبنت الإصلاحات الاقتصادية في جذب الاستثمارات الأجنبية، خاصة في القطاعات الجديدة مثل الطاقة المتجددة والسياحة والتقنية (السعودية). ووطورت بيئة الأعمال والمناطق الحرة (الإمارات). وذات الاقتصاد المتنوع (سلطنة عمان). بينما الدول التي واجهت تحديات والتي تعكس تحديات في بيئة الاستثمار والحاجة لإصلاحات اقتصادية وتشريعية لجذب الاستثمارات الأجنبية (الكويت ومصر).

رؤية الباحث التحليلية

من خلال تحليل تطور التجارة الدولية والاستثمار الأجنبي المباشر في الدول العربية الخمس محل الدراسة، يتبين للباحث أن مبادرة الحزام والطريق كانت محفزاً حقيقياً لتحسين بعض المؤشرات الاقتصادية، لاسيما في الدول ذات البنية التحتية المؤهلة مثل الإمارات. ومع ذلك، فإن الأثر الإيجابي للمبادرة لم يكن متكافئاً بين جميع الدول، وهو ما يرجعه الباحث إلى التباينات في الجاهزية المؤسسية والسياسات الاستثمارية بين هذه الدول.

ويرى الباحث أن الانخراط في المبادرة لا يجب أن يقتصر على البعد التمويلي أو اللوجستي، بل ينبغي أن يشمل إصلاحات داخلية على مستوى تسهيل مناخ الأعمال وتحسين الحوكمة، حتى تستطيع الدول العربية تحقيق أقصى استفادة من المبادرة. كما أن الاستفادة غير المتوازنة بين الدول توضح أن المبادرة لا تُعد «علاجاً سحرياً» بحد ذاتها، وإنما هي أداة تُفعّل بناءً على جاهزية الدول المنضمة.

وبالتالي، يؤكد الباحث أن نتائج الدراسة تُبرز أهمية تكييف المبادرة وفق الخصوصيات الاقتصادية لكل دولة، بدلاً من التعامل معها كنموذج نمطي موحد.

رابعاً / التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق والتجارة الدولية

تشكل استراتيجية الحزام والطريق مدخلاً جديداً لتطوير نمط إدارة العلاقات الاقتصادية على المستوى الدولي، وتُعد مبادرة الحزام والطريق بالنسبة للدول التي تؤيدها، بمثابة أداة رئيسية تعزيز لاقتماداتها وعلاقاتها التجارية ووسيلة للتخلص من الهيمنة الغربية وخاصة سيطرة الولايات المتحدة وحلفائها على الاقتصاد الدولي ومخرجاته. تواجه المبادرة الصينية العديد من الصعوبات والعقبات التي تعيق تنفيذها، سواء من قبل الولايات المتحدة الأمريكية التي تعتبرها استراتيجية صينية تهدف إلى تغيير بنية النظام الدولي وآلياته، وكما تراها رغبة صينية في الانفراد بالنظام الاقتصادي الدولي وعلى جانب آخر فهناك التحديات الأوروبية التي ترى في هذه المبادرة محاولة صينية لخلق انقساماً داخل القارة الأوروبية وبالتالي السيطرة على اقتصاد القارة وسياساتها بما يحقق أهداف وطموحات الصين. يضاف إلى ذلك مواقف بعض القوى الآسيوية كالهند التي ترى في المبادرة مساساً بسيادتها في ظلال الاتفاق الصيني الباكستاني بالنسبة لمنطقة العبور.

ويمكن توضيح اهم التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق والتجارة الدولية لكلاً من الصين والدول العربية المختارة (محل الدراسة) على النحو التالي:

التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق والتجارة الدولية للصين

تتمثل هذه التحديات فيما يلي:

1. اختلاف الأنظمة والسياسات الاقتصادية بين دول المبادرة: حيث تختلف درجة استجابة الدول المشتركة في المبادرة، من ناحية القيام بالإصلاحات الاقتصادية والإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير، وتخفيف الإجراءات الجمركية (Ruta & et al., 2019)
2. الأعباء المالية اللازمة لتنفيذ المبادرة: حيث تعاني بعض الدول المشتركة في مبادرة الحزام والطريق من ضعف اقتصاداتها، وارتفاع معدلات التضخم، وضعف الموارد المالية والنقدية للحكومات والبنوك المركزية، وتراجع مؤشراتها الاقتصادية والتنموية، (رضوان، 2021) وبالتالي يؤثر على تنفيذ بعض المشروعات المتفق عليها، وإلغاء البعض الآخر، نتيجة حجم المشروعات وتكلفتها الكبيرة حيث تبلغ كلفة تنفيذ مشاريع المبادرة (5) تريليون دولار أمريكي. (صلاح و منصور، 2018)
3. ظهور مشاريع منافسة: حيث طرحت بعض القوى الدولية مشاريع منافسة لمبادرة الحزام والطريق الصينية مما شكل تحدي جديد لتنفيذ المبادرة، وإمكانية حدوث صراع محتمل، نتيجة التنافس الاقتصادي بين القوى الدولية صاحبة المبادرات. حيث تمتلك روسيا مبادرة "الاتحاد الاقتصادي الأوراسي" الذي تم تأسيسه 2014 ودخل حيز التنفيذ 2015 وتسعى لاستخدامه كأداة لتعزيز نفوذها في منطقة أورو اسيا وتحديدًا آسيا الوسطى، وشرق أوروبا. (بلحسن، 2020)، كما عمدت الولايات المتحدة الأمريكية على صياغة شراكات مع اليابان والهند وأستراليا، من أجل تبني مشاريع منافسة لمبادرة الحرير، مثل طريق الحرير الأمريكي، (الظريف، 2017) وهو إطار معتمد من قبل السياسة الخارجية الأمريكية تجاه دول اسيا الوسطى واسيا الجنوبية منذ عام 2011. ومشروع طريق الحرير الياباني، وهو عبارة عن استراتيجية دبلوماسية يابانية تجاه اسيا الوسطى والقوقاز، منذ نهاية التسعينات وتهتم بتنمية وضمان موارد الطاقة. (نصار وآخرون، 2018)
4. معضلة الديون (زيادة حجم الديون): حيث تخشى بعض دول المبادرة من تحمل نفقات جديدة تتعلق بخدمة الديون الممنوحة لها من الصين ومؤسساتها المالية، (صلاح ومنصور، 2018)
5. تحديات داخلية: لا تزال الصين تواجه تحديات حقيقية في مشكلة الفساد والتفاوت الكبير

في المستويات الإنمائية والمعيشية بين المناطق الساحلية والداخلية. اذ تتميز الاقاليم الشرقية (الساحلية) بوجود مناطق اقتصادية تضم استثمارات اجنبية انعكست على تحسن الدخل، بينما تعاني الاقاليم الغربية من الفقر وضعف التنمية وانخفاض مستوى النمو الاقتصادي. (رضوان، 2021) يضاف إلى ذلك الصراعات الداخلية المهددة للاستقرار السياسي الداخلي في الصين والحركات الانفصالية، في منطقة "التبت" والتي تسعى إلى الحكم الذاتي، (الظريف، 2017) كذلك المطالب الانفصالية في إقليم "سكينيانغ"

6. تحديات مع دول الجوار: تسعى الصين دائماً ضمن سياستها الخارجية إلى تحسين العلاقات مع دول الجوار، ولكن المبادرة خلقت صعوبات وعقبات جديدة عالمية واقليمية مع دول الجوار مع كلاً من الهند، اليابان، الولايات المتحدة الأمريكية، أوروبا، روسيا.

التحديات التي تواجه المبادرة والتجارة الدولية للدول العربية المختارة (محل الدراسة)

تعاني مشروعات البنية التحتية الكبيرة مثل مبادرة الحزام والطريق من تحديات عديدة، وقد تتعاضد هذه التحديات بسبب نقص الشفافية، وانفتاح المبادرة، وضعف العوامل الاقتصادية الأساسية في العديد من البلدان المشاركة وفيما يلي أهم هذه الصعوبات والعقبات:

1. احتمالية تغير وضع الصين الاقتصادي: إلى جانب وجود اختلافات التخطيط للبنية التحتية للدول العربية المنضمة للمبادرة، مع معاناة بعض الدول العربية المنضمة للمبادرة من العجز المالي، يضاف إلى ذلك صعوبة ادارة المشروعات الكثيرة في عدة دول، والتخوف من ضغط الديون، بالمقابل توفر المبادرة فرص عديدة بالنسبة للدول العربية منها، جذب الاستثمار الصيني، وامكانية الربط التجاري والجمركي، والتنسيق على المستوى السياسي والتجاري والامني، اضافة الى تطوير البنية التحتية وتحسين خدمات النقل. (السقطي، 2018)
2. الصراعات التي تعاني منها بعض دول المنطقة العربية: جعلت الصين تسعى للبحث على موردين اخرين للطاقة، خارج منطقة الشرق الاوسط، ولا سيما من خط الانابيب الذي يمتد بين اسيا الوسطى وروسيا والصين، مما سينعكس سلباً على انخفاض صادرات معظم

- الدول العربية التي تعد النفط السلعة الاولى في قائمة صادراتها. (بينغبينغ، 2019)
3. تداعيات الازمة الايرانية الأمريكية: التي تسبب توتر في منطقة الشرق الاوسط، والخوف من مواجهة عسكرية ممكنة بين إيران والولايات المتحدة في ظل تجديد العقوبات على إيران، والعمل على تمديد قراراً للأمم المتحدة الذي يمنع إيران من استيراد أسلحة تقليدية، يمكنه أن يسبب المزيد من التوتر في المنطقة. (بينغبينغ، 2019)
4. العلاقات الأمريكية الصينية: وزيادة المنافسة بين الطرفين على منطقة الشرق الاوسط، وإفريقيا، تؤثر بشكل سلبي على الوضع الاقتصادي في المنطقة وخاصة على العلاقات الثنائية المرتبطة بالتجارة والتكنولوجيا، اذ تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بالضغط على حلفائها في الخليج العربي للحد من التعاون مع الصين. (بينغبينغ، 2019)

الاستنتاجات

الاستنتاجات حول تطور الصادرات

1. نمو ملحوظ في الصادرات الصينية: شهدت الصين ارتفاعاً ثابتاً في قيمة صادراتها من 969 مليار دولار عام 2006 إلى 2048.7 مليار دولار عام 2020، ما يعكس فاعلية سياساتها التصديرية واعتمادها على الصناعات التحويلية.
2. تأثير المبادرات التجارية على دول الدراسة: الدول التي انخرطت بفعالية في مبادرات الصين (مثل «الحزام والطريق») شهدت نمواً ملحوظاً في صادراتها، وإن كان متفاوتاً من دولة لأخرى بحسب جاهزيتها الإنتاجية والبنية التحتية.
3. ضعف التنوع السلعي لدى بعض الدول: تركز الصادرات في بعض الدول محل الدراسة على سلع أولية أو خامات طبيعية، مما يجعلها أكثر عرضة لتقلبات الأسعار العالمية.

الاستنتاجات حول تطور الواردات

1. زيادة الاعتماد على الواردات الصينية: ارتفعت واردات الدول محل الدراسة من الصين، وهو ما يشير إلى توسع النفوذ التجاري الصيني في أسواق تلك الدول.
2. وجود فجوة تجارية لدى بعض الدول: سجلت بعض الدول عجزاً تجارياً متزايداً نتيجة ارتفاع الواردات مقارنة بالصادرات، ما يضع ضغطاً على ميزان المدفوعات.

3. محدودية القدرة على الإحلال محل الواردات: تعاني بعض الدول من ضعف القاعدة الصناعية، ما يحد من قدرتها على تقليل الاعتماد على الواردات الصينية أو إحلال المنتجات المحلية محل المستوردة.

الاستنتاجات حول الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI)

1. توجه واضح للاستثمار الصيني في قطاعات البنية التحتية: تركزت الاستثمارات الصينية في قطاعات النقل، الطاقة، والاتصالات، مما يدل على استراتيجية طويلة المدى لخلق ترابط اقتصادي.
2. تفاوت كبير في جذب الاستثمارات بين الدول محل الدراسة: لعبت عوامل مثل الاستقرار السياسي، الإطار التشريعي، وتوافر البنية التحتية دوراً في تفاوت حجم الاستثمارات الوافدة لكل دولة.
3. نقص في التوطين الصناعي رغم الاستثمارات: رغم حجم الاستثمارات الكبيرة، لم تتحول العديد من المشاريع إلى فرص تنمية طويلة المدى أو خلق قيمة مضافة محلية حقيقية، ما يعكس تحديات في نقل التكنولوجيا أو تشغيل العمالة الوطنية.

كما يسعى الباحث إلى تفسير الاتجاهات الاقتصادية بناءً على التفاعل بين المبادرة وظروف كل دولة. من خلال تحليل النتائج السابقة، يمكن استخلاص ما يلي:

1. تفاوت الأثر بين الدول: بينما استفادت الإمارات من المبادرة في جذب مزيد من الاستثمار الأجنبي، سجلت الكويت ومصر تراجعاً ملحوظاً رغم انضمامهما المبكر، ما يدل على أن الانخراط في المبادرة لا يُترجم تلقائياً إلى مكاسب اقتصادية، بل يعتمد على البيئة التنظيمية والاستثمارية داخل كل بلد.
2. تحليل الفجوة بين الصادرات والواردات: اتسعت فجوة الواردات عن الصادرات بشكل واضح في مصر والسعودية، مما يشير إلى زيادة الاعتماد على الواردات الصينية دون تعزيز القدرات التصديرية بنفس الوتيرة.
3. التفسير المؤسسي والتحليلي: يرى الباحث أن هذه النتائج تشير إلى أهمية تكامل البنية التحتية مع إصلاح السياسات الاقتصادية والمالية، لضمان تحقيق أثر مستدام من المشاركة في المبادرات الإقليمية الكبرى مثل مبادرة الحزام والطريق.

وعلى الرغم من أن هذه الدراسة اعتمدت المنهج التحليلي المقارن القائم على المتوسطات والنسب، فإن طبيعة البيانات المتوفرة تسمح باستخدام بعض الأدوات القياسية لقياس أثر مبادرة الحزام والطريق. يرى الباحث أن إدراج أدوات القياس الاقتصادي سيسهم مستقبلاً في تعزيز نتائج الدراسة، ويمكن أن يكون امتداداً لهذا العمل، في صورة

دراسة قياسية مقارنة، بشرط توفر بيانات أكثر اكتمالاً وتجانساً.

التوصيات

بالرغم من التحديات التي تواجهها المبادرة، تعتبر مبادرة الحزام والطريق بالنسبة للدول المشاركة فيها (محل الدراسة) بمثابة تعزيز لاقتصاداتها وعلاقاتها التجارية، ولتعزيز دور المبادرة في الدول العربية المشاركة والاستفادة منها نوصي بما يلي:

- تنويع الشراكات الاقتصادية حيث ينبغي على الدول تحسين العلاقات التجارية مع دول أخرى بجانب الصين لضمان استقرار السوق وان تكون مستعدة لمواجهة أي تحديات اقتصادية أو صحية قد تؤثر على حركة الواردات والصادرات.
- التركيز على الاستثمارات في البنية التحتية وتعزيز الاستقرار الاقتصادي للاستفادة من الفرص المتاحة عبر المبادرة لتحقيق تحسن مستدام في التجارة الدولية.
- الاستمرار في تعزيز العلاقات التجارية مع الصين خاصة في إطار الحزام والطريق لتحفيز النمو الاقتصادي والتجاري وتعزيز التنوع الاقتصادي لاستقطاب المزيد من الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

المراجع المراجع العربية

- بلحسن، سمية. (2020). الرهانات الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر.
- بينغبينغ، وو. (2019). التحديات امام التعاون ضمن مبادرة الحزام والطريق بين الصين والدول الخليجية. مركز بروكنجز الدوحة، الدوحة، قطر.
- جاكين، فيليب. تشن، دونمي. (2021). الشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة وتأثيرها المحتمل على الصادرات السعودية الإقليمية: رؤية على الأحداث. مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك). الرياض. السعودية.
- الخطيب، أحمد حسين، (2019)، الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة لحزام والطريق تأثيرها على

الاقتصاد الدولي، مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية. (24). ص ص: 111-133.

- رضوان، مصطفى احمد حامد. (2021). الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على الدول النامية: دراسة تحليلية. مجلة كلية الشريعة والقانون بطنطا. 36 (1). ص ص: 2218-2269.
- زهران، عزة جمال عبد السلام. (2019). الدور المحوري للسعودية مع الصين في إحياء طريق الحرير في ضوء رؤية 2030. [المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية](#). 4 (8). ص ص: 180-212.
- السديري، محمد. ال صباح، العنود. (2021). المناطق التنموية الصينية في الخليج: حالة المنطقة الاقتصادية الشمالية بالكويت مدينة الحرير. مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية.
- السقطي، خالد عبد الله. (2018). مبادرة الحزام والطريق: الدول العربية بين الفرص والتحديات. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- سلام، احمد. (2018). العلاقات العربية الصينية في إطار الحزام والطريق. الصين اليوم. تم الرجوع اليه بتاريخ 2025-4-1

http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/fmwz/201812/t20181228_800152823.html

- صالح، خويلدات. بعلا، احمد. سعيد، النجمي. (2021). مبادرة الحزام والطريق: العلاقات الاستراتيجية بين الصين والجزائر في زمن الأوبئة. مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية. 10(3). ص ص: 1067-1049.
- صلاح، علي. ومنصور، شادي عبد الوهاب. (2018). مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي. مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة. (26). ص ص: 17-1.
- الظريف، رشا. (2017). طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية. الجامعة اللبنانية، بيروت، لبنان.
- عبادي، اسلام. عبد الله، زينب. العبودي، نادية كاظم. وآخرون. (2019). مبادرة الحزام والطريق

الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية. برلين. ألمانيا.

- عباس، أحمد فاروق. (2020). النزاع التجاري بين الصين والولايات المتحدة الأسباب والمحددات، مجلة مصر المعاصرة. 111(540). ص ص: 433 - 474.
- الفضلي، مديحة عواد. (2020). العلاقات التجارية بين دولة الكويت وجمهورية الصين في عهد الشيخ صباح الاحمد الصباح 2006-2020. مجلة حوليات كلية الآداب جامعة عين شمس. 48 (8). ص ص: 253-278.
- القحطاني، سعد. (2018). طريق الحرير: مبادرة صينية تعيد تشكيل خريطة التجارة العالمية وتعزز العلاقات الاقتصادية، مجلة الدبلوماسية، (91). ص ص: 54 - 57.
- ليانجشيانجن، جين. جاناردان، إن. (2018). مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج. أكاديمية الإمارات الدبلوماسية. الإمارات.
- لينغ، لاولينغ. (2020). الصين وعلاقاتها الإستراتيجية في ضوء مبادرة الحزام والطريق - العلاقات الصينية: المصرية أنموذجاً. مجلة الفكر السياسي. 21 (74). ص ص: 83- 100.
- المعمري، صالح. (2015). ميناء الدقم يمتلك مقومات النجاح العالمي ومهياً لدور محوري في التجارة الدولية، مجلة الدقم الاقتصادية. (2). ص ص: 33-30.
- معهد التخطيط القومي. (2018). مصر ومبادرة الحزام والطريق: الانعكاسات السياسية والاقتصادية وخارطة طريق التفاعل الإيجابي. معهد التخطيط القومي. مركز الاساليب التخطيطية قسم الدراسات المستقبلية بالتعاون مع المجلس المصري للشئون الخارجية. القاهرة. مصر.
- النجار، الهام. (2018). طريق الحرير الصيني وانعكاساته على انماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية. المركز الديمقراطي العربي. تم الرجوع اليه بتاريخ 2025-4-1. <https://democraticac.org/de/p?57474>
- نصار، محمد علي. خشبة، محمد ماجد. جمال الدين، هبة. وآخرون. (2018). مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية الاقتصادية والسياسية على مصر. معهد التخطيط القومي.

▪ وزارة الخارجية لجمهورية الصين الشعبية. (2022). التعاون الصيني العربي في العصر الجديد.

وزارة الخارجية الصينية.د.

المراجع الأجنبية

- Alleyne, Stersha. (2020). An Empirical Assessment of Trade Engagements: Linking China Africa and the Belt and Road Initiative. Unpublished MA Thesis, World Maritime University.
- Baniya, Suprabba. Rocba, Nadia. Ruta, Micbele. (2019), Trade Effects of the New Silk Road a gravity analysis , Policy Research Working Paper No 8694, World Bank Group.
- Cai, Peter. (2017). Analysis understanding Chinas belt and road initiative. lowy Institute for International policy. Australia. PP:1-26.
- Chaziza, Mordechai. (2019). The Significant Role of Oman in China's Maritime Silk Road Initiative. Contemporary Review of the Middle East. 6(1). pp: 44-57.
- Derudder, Ben. Liu, Xingjian. Kunaka, Charles. (2018). connectivity along overland corridors of the Belt and Road Initiative. World Bank Policy Research. Working Paper. No.6.
- Dossani, Rafiq. Bouey, Jennifer. Zhu, Keren. (2020). Demystifying the Belt and Road Initiative: A clarification of its Key Features objectives and impacts. working paper. No.1338. RAND Corporation. Santa Monica Calif. PP:1-50.
- Eurasian Research Institute. (2015). The geo-economic significance of the Khorgos Gateway project. Eurasian Research Institute Weekly Bulletin, (43). Retrieved from <https://eurasian-research.org/wp-content/uploads/2020/06/Weekly-e-bulletin-24-11-2015-30-11-2015-No-43-cc.pdf>
- Green Finance & Development Center. (2024). China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2024. Shanghai: FISF Fudan University.

- Hwang, Kyuyeon. Lee, Joohyeong. (2024). Impact of the Belt and Road Initiative on Global Trade and Economic Growth Amid China's Slowing Growth. Institute of Chinese Studies. 60 (3). PP: 266- 286.
- Iqbal, Badar. Rahman, Nayyer. Sami, Shaista. (2019). Impact of Belt and Road Initiative on Asian Economies. Global Journal of Emerging Market Economies. 11(3). PP: 260- 277.
- Johns, Marcus. Clarke, Julian. Keswell, Clay. Mclinden, Gerard. (2018). Trade facilitation challenges and reform priorities to maximize the impact of the Belt and Road Initiative. World Bank Policy Research. Working Paper. No.4.
- Lin, Christina. (2017). The Belt and the Road and Chinas long –term visions in the Middle East. working paper 47. PP:1-13.
- Liu, Hongsong. Xu, Yue. Fan, Xinzhui. (2020). Development finance with Chinese characteristics: financing the Belt and Road Initiative. Revista Brasileira de Política Internacional. 63 (2). PP: 1-16.
- Liu, Huiyu. (2024). Impact of the Belt and Road Initiative on the development of bilateral trade between China and South Asian countries. Advances in Economics, Business and Research. (314). PP: 1-12.
- Marcos, Pedro. (2022). Impact of the Belt and Road Initiative on Bilateral Trade with China. Undergraduate Honors Thesis. University of California.
- Mukwaya, Rodgers. Mold, Andrew. (2020). Modelling the economic impact of the China Belt and Road Initiative on East Africa. Agricultural & Applied Economics Digital Library.
- Ren, Lu. (2024). The Impact of the Belt and Road Initiative on the Economic Development of Node Cities. Theoretical Economics Letters. 14. PP: 689-706.
- Ruta, Michele. Herrera, Dappe. Matias, Zhang. Chunlin, Churchill. Erik, Constantinescu. Cristina, Lebrand. Mathilde & Mulabdic, Alen. (2019). Belt and Road Economics Opportunities and Risks of Transport Corridors. International Bank for Reconstruction and Develop-

ment / The World Bank Washington, USA.

- Villafuerte, James. Corong, Erwin. Zhuang, Juzhong. (2016). The One Belt, One Road Initiative Impact on Trade and Growth. Agricultural & Applied Economics Digital Library.
- Xinhua. (2017). Agricultural Bank of China starts RMB settlement in UAE. Retrieved from https://usa.chinadaily.com.cn/business/2017-05/11/content_29297724.htm?utm_source=chatgpt.com

المواقع الإلكترونية

<https://unctad.org> ▪



الجامعة الإسلامية بمينيسوتا
Islamic University of Minnesota
المركز الرئيسي IUM

كلية الاقتصاد وإدارة الأعمال
الجامعة الإسلامية بمينيسوتا



mag@ium.edu.so